



Vista panoràmica del poble d'Oix (abril de 1992)

Oix-Beget, una pista forestal problemàtica

Josep Gordi
Josep Vila

La pista forestal Oix-Beget, actualment en procés de construcció, suposa l'ampliació i millorament de l'antiga pista forestal que comunicava aquests dos municipis, juntament amb la possibilitat d'introduir un tram completament nou en la darrera part del traçat (entre el mas de Cordonet i Oix). La nova pista permetrà la circulació de qualsevol tipus de vehicle i sembla ser que en un futur proper s'asfaltarà. El motiu principal presentat per l'Administració (1) per tal de justificar aquesta inversió ha estat la necessitat de comunicar plenament aquests dos municipis garrotxins a partir d'una carretera realment transitable.

Característiques del medi natural i humà

La pista forestal transcorre per una de les zones on queden més ben recollits els principals trets ecològics i paisatgístics propis de l'Alta Garrotxa. Tal com destaca el mateix Pla d'Espais d'Interès Natural, es caracteritza per ser «un dels espais naturals més importants per la diversitat i representació dels Pre-pirineus Orientals. El relatiu aïllament geogràfic ha permès obtenir una notable diversitat d'ecosistemes que es troben en bon estat de conservació» (2). Demogràficament, la zona es caracteritza per un fort envelliment, ja que el 36% de la població d'Oix i el 50% de la població de Beget tenen més de



Vista panoràmica del poble de Beget (novembre de 1991).

60 anys, i només el 4% de la població de Beget, i l'11% de la d'Oix tenen una edat inferior als 15 anys.

Al principi del present segle, la població va començar a disminuir, i es va situar en 902 habitants en el cas de Beget i 892 en el d'Oix. Pels volts de 1960, només hi havia 339 habitants a Beget i 355 a Oix, mentre que l'any 1970 la població de Beget era de 179 habitants i la d'Oix de 174. En l'actualitat (dades de 1991), la població de Beget se situa a l'entorn dels 50 habitants, i a Oix n'hi ha poc més de 120.

També és important assenyalar que els caps de setmana, i fonamentalment a l'estiu, hi ha un important augment de la població, tant en el cas d'Oix com en el de Beget, a causa de l'arribada sobretot de gent de Barcelona, que disposen de cases i masies amb caràcter de segona residència.

Pel que fa a les activitats productives, cal destacar que el sector primari està en clara tendència regressiva. En l'actualitat, l'activitat agrícola i forestal a la zona és marginal. L'única activitat en aquest sector que té una certa rellevància és la ramaderia vacuna, tot i que pateix greus problemes en part derivats de les dificultats

d'accessibilitat a la zona, que perjudiquen greument la rendibilitat econòmica d'aquesta activitat.

Pel que fa al sector secundari, la seva presència en la zona és precisament nul·la, amb l'única excepció d'una petita empresa d'embotits al municipi d'Oix de caràcter gairebé familiar.

El sector econòmic amb més força i presència en la zona és el sector terciari, amb l'existència de dues cases de colònies (una a Beget i l'altra a Oix), un càmping a Oix i un considerable nombre d'hostals i restaurants (aproximadament mitja dotzena).

Principals impactes

Al llarg del curs 1991-92 es va iniciar un treball dins la Unitat de Geografia de la Universitat de Girona per tal d'estudiar els impactes i la problemàtica de la pista forestal entre Oix i Beget. Seguidament presentem, a partir d'aquell treball, els impactes més importants que creiem que està comportant la construcció de l'esmentada pista. Al mateix temps, farem referència a les mesures correctores que caldria adoptar per minimitzar els impactes que es poden produir.

Pel que fa al medi natural, cal remarcar que per a la vegetació suposa la desforestació de la traça, i alhora una possible degradació de les comunitats situades en zones adjacents. Seria necessari, per reduir-ne els efectes negatius, delimitar la zona afectada per tal de no incidir innecessàriament en altres àmbits situats a l'entorn de la traça. Tot plegat amb l'aplicació d'hidrosembra en els talussos i reforestació amb espècies autòctones a les àrees annexes afectades.

Per altra banda, el trànsit de maquinària i vehicles, en la zona situada en el marc de l'obra i en les seves vies d'accés, pot comportar la degradació dels ecosistemes que es vegin trastornats. Enfront d'aquestes possibles conseqüències, seria del tot indispensable evitar la circulació de maquinària i vehicles fora dels límits marcats pel projecte de construcció de la pista.

A més, cal indicar que els moviments de terres i amuntegaments incideixen de forma molt negativa sobre el medi, perquè comporten una pèrdua de sòl fèrtil i la degeneració de la vegetació circumdant. Caldria no acumular materials en les zones pròximes als cursos d'aigua i transportar els



Perspectiva de la pista poc després d'haver atravesat el pont d'en Quelet en direcció Oix. Tram 1: Beget-Pont de Bolacell (novembre de 1991).



Abocament de blocs de roca a la riera de Beget, prop del molí d'en Quelet. En el primer tram construït: Beget-Pont de Bolacell (març de 1992)

excedents de terra i roca a zones d'abocament controlat.

En relació amb la fauna, cal parlar de l'anomenat efecte barrera, terme que respon al fet que la fauna troba en les noves vies de comunicació un obstacle en els seus desplaçaments. Els principals afectats seran els amfibis i rèptils, a causa de la lentitud dels seus moviments. Seria necessari instal·lar unes obres de drenatge prou àmplies i naturalitzades per tal de permetre els seus moviments en uns punts concrets.

També cal destacar el presumible augment de la pressió antròpica, que esdevé un element pertorbador dels hàbitats faunístics de la zona. S'hauria d'evitar al màxim l'existència de zones on sigui possible l'estacionament de vehicles.

Pel que fa al medi humà, cal assenyalar que l'augment de l'accessibilitat pot frenar el despoblament, tant a nivell dels nuclis principals (Oix i Beget) com dels diferents masos existents a la zona, ja sigui per residències permanents o secundàries. Al mateix temps, pot comportar un augment de la rendibilitat de les explotacions forestals i ramaderes i un possible increment del nombre de visitants, que comportaria el reforçament de les activitats del sector terciari.

Opinions que ha generat el projecte

El col·lectiu que disposa de residències secundàries en aquests municipis és el més crític amb la construcció de la pista forestal entre Oix i Beget. Consideren que comportarà un augment considerable de la presència

de gent i automòbils, el que suposarà, al mateix temps, una disminució de la tranquil·litat i de la bellesa característica d'aquests indrets.

En sentit negatiu també s'han manifestat agrupacions ecologistes i altres entitats que creuen que aquesta carretera respon a interessos especulatiu, i que en cap cas no solucionarà els greus problemes d'aïllament i d'infraestructures que pateixen aquests dos petits pobles garrotxins. Cal indicar que consideren encara més injustificat aquest projecte perquè se situa en una de les zones de més valor ecològic i paisatgístic de Catalunya, com ho demostra la inclusió de l'Alta Garrotxa en el projecte provisional del Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN), i les reiterades sol·licituds per tal de convertir tot el sector en parc natural. A tot això cal afegir el fet que no s'ha realitzat un acurat estudi d'impacte ambiental ni s'han valorat suficientment totes les alternatives en el moment de la seva construcció, com ja va denunciar el setembre de 1991, la Institució Catalana d'Història Natural en una declaració que feia explícita referència a la construcció d'aquesta pista forestal entre Beget i Oix.

La gent que habita de forma permanent la zona i que treballa en el sector primari valora molt positivament la construcció de la pista forestal per a la millora de l'accessibilitat a la zona, fet que pot comportar una dinamització de les seves activitats econòmiques i, per tant, un increment de la rendibilitat econòmica. En definitiva, pot ajudar a afrontar els greus problemes i dificultats en què es troba aquesta població en l'actualitat. Des del veïnat de Sant

Miquel de Pera, on s'hi troba una de les poques explotacions ramaderes de la zona, un propietari ens exemplificava així les greus dificultats que pateixen: «Quan fem portar un camió de menjar per als animals, ens surt més car el transport que no pas el menjar en si mateix... Aquest hivern se'ns va fer mal un vedell de més de 300 kg, però no el vam poder vendre com a carn perquè valia més el transport de venir-lo a buscar que el vedell. El vam matar i enterrar».

Els qui han valorat més positivament la construcció de la pista forestal, per les conseqüències positives que pot comportar en el desenvolupament de la seva activitat, són totes aquelles persones que es dediquen a tasques en el marc del sector terciari. En aquesta línia de valoració positiva la mestressa d'un dels restaurants de Beget ens comentava: «Fins ara la gent que venia a Beget havia de desplaçar-se expressament; ara, sens dubte, vindrà més gent perquè podrà passar per Beget "de pas"». Fins i tot, ens va plantejar les seves ambicions i expectatives: «La pista s'hauria de fer més ampla perquè hi passin els autocars».

Altres veïns de la zona, la majoria, ens van reforçar la imatge de valoració positiva de la pista forestal. En aquesta línia, un veí de Beget ens manifestava d'una forma ben exemplificadora la seva opinió sobre la importància de la construcció de la pista forestal entre Oix i Beget: «Sense la carretera el poble és mort».

Finalment, hem intentat reflectir l'opinió de l'Administració pública de la zona. A tal efecte vam parlar, per una banda, amb el regidor d'Urbanisme de l'Ajuntament de Camprodon, que és,



Procés d'obertura de la pista. Subtram 2.1: Pont de Bolacell-Cordonet (març de 1992).



Esbotzament de la pista forestal a l'alçada del torrent de Bolacell, fruit d'haver mesurat incorrectament el cabal potencial d'aigua que podia transportar el torrent. Subtram 2.1: Pont de Bolacell-Cordonet (juny de 1992).

alhora, guarda forestal. Ens va assenyalar que tant la població de Beget com el mateix Ajuntament de Camprodon valoren molt positivament la construcció de la pista forestal, i que es tractava d'una veritable reivindicació popular feta realitat, que sens dubte comportaria molts beneficis a les marginals condicions d'accessibilitat de Beget i als nuclis dispersos de població de la zona. Suposaria, en definitiva, una millora de la qualitat de vida dels habitants d'aquesta àrea. També ens va fer una valoració positiva del traçat de la pista i del seu impacte, perquè en bona part respectava la pista forestal preexistent i els pendents per on transcorre la pista no eren molt importants. Finalment, va criticar durament la declaració de la Institució Catalana d'Història Natural sobre la construcció en curs de la pista forestal d'Oix a Beget, a l'Alta Garrotxa, i considerà que els impactes negatius sobre el medi que s'hi especifiquen són exagerats: «Es queixen perquè tiren pedres al riu, res més hi ha que pedres al riu».

Per altra banda, vam parlar amb l'alcalde de Montagut, que també va valorar positivament la construcció de la pista forestal, ja que, en definitiva, suposarà en la seva opinió un element de millora de la qualitat de vida dels habitants de la zona. Ens va assenyalar, també, que la majoria de la població d'Oix valora positivament la pista a excepció de la gent de Barcelona que va a cercar tranquil·litat en aquest indret i d'algunes persones que plantegen la seva temença al fet que el traçat de la pista afecti la seva propietat. Ens va indicar també que, segons ell pensava, calia haver construït aquesta pista molts anys

abans, perquè hagués suposat, segurament, una disminució del greu problema de despoblament que afecta la zona. Finalment, ens va assenyalar que creia personalment que la pista forestal s'estava construint d'una forma correcta, perquè si no, hi haguessin hagut més protestes dels ecologistes.

Conclusions finals

La pista forestal que s'està construint se situa en una zona inclosa en els indrets considerats en el darrer projecte del Pla d'Espais d'Interès Natural, que fins fa poc es trobava en exposició pública. Aquest fet hauria de fer necessària la inclusió d'un acurat estudi d'impacte en el projecte de construcció de la pista, i no el molt deficient i poc seriós «estudi d'impacte ambiental» que es planteja en l'annex 1 del projecte de l'obra. Aquest annex no deixa de ser més que un simple inventari biològic, acompanyat d'un veritable manifest de bones intencions, sense cap mena de concreció econòmica en el marc del projecte.

A nivell concret, cal afirmar que les mesures correctores que es contemplen en el projecte són del tot insuficients (es redueixen a la hidrosembra des del pont de Bolacell fins a Oix). A més, cal fer incidència en la necessitat d'una aplicació tan ràpida com sigui possible de les mesures correctores, cosa que no s'està portant a terme en la construcció de la pista forestal entre Oix i Beget, ja que el retard implica una veritable multiplicació dels impactes negatius i una disminució de la seva eficàcia.

També és necessari valorar molt negativament que molts dels torrents

afectats per la construcció de la pista forestal han estat sistemàticament enterrats amb pedres i terres en el moment de l'obertura de la pista, sense tenir la menor cura per tal de no afectar la vegetació adjacent, i de no augmentar la quantitat de sòlids en suspensió i dissolts que tenen un efecte molt negatiu en les comunitats aquàtiques de les parts inferiors del torrent. Moltes vegades s'ha mantingut aquesta precària situació durant dies i, fins i tot, setmanes, amb els consegüents perills que comporta l'arribada de pluges. A tot això cal afegir la manca d'un estudi seriós dels cabals màxims possibles que poden arribar a transportar aquests torrents. Desgraciadament, cal dir que aquest perill potencial es va convertir en una realitat amb les intenses pluges del passat mes de juny de 1992, que van provocar l'esbotzament de la pista forestal a l'alçada del torrent del Bolacell.

Finalment, hem de remarcar amb força la necessitat que els estudis d'impacte i les mesures correctores que s'hi proposen siguin considerats com a «costos ambientals» que han de passar a formar part del pressupost final de qual-sevol mena de projecte que impliqui un impacte de caràcter negatiu en el medi.

Josep Gordi i Josep Vila
són geògrafs.

(1) *Projecte de camí forestal d'Oix a Beget*, Generalitat de Catalunya, Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca. Direcció General de Política Forestal.

(2) Varis (1990): *Pla d'Espais d'Interès Natural*, Departament de Política Territorial i Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca, Barcelona.